

FAUSTO CERETI

(c.s.)

Ho molto apprezzato sia la relazione del dottor Orlandi, che quella del dottor Bucchioni, soprattutto per quello che riguarda il problema di come gestire i porti in una realtà come quella italiana, dove c'è il "nanismo", ma è un nanismo dentro alla volontà degli uomini ed è lì da molti secoli.

Vorrei ricordare che, nel 1400, proprio a Genova, fu fatto divieto di nominare sindaci della città – allora si dicevano "podestà della città" – cittadini genovesi perché, quando arrivavano facevano troppi danni, allora si chiamavano persone da fuori.

Credo che, se si arrivasse al punto di fare un'unica autorità per l'Alto Tirreno, il porto di Livorno preferirebbe essere governato da un tedesco, piuttosto che da un genovese.

Così è accaduto nello sviluppo manifatturiero. Le grandi imprese manifatturiere italiane, quando si è arrivati alla privatizzazione, sono cadute tutte più o meno sotto il controllo di aziende straniere.

Allora bisogna mettere a punto degli strumenti.

Sono stati citati gli imprenditori, ma c'è il cliente. Bisogna ridare peso al cliente.

Lo vedo anche a Bruxelles ove l'attuale Commissario dei trasporti, Loyola de Palacio, ha incominciato parlando di problemi delle imprese: oggi, invece parla soprattutto di passeggeri, di clienti, di diritti dei consumatori.

Per fare questo, bisogna predisporre degli strumenti di finanziamento che siano del tipo di cui si è parlato stamattina, cioè prevedono poco intervento dello Stato, molto intervento dei privati che debbono poi recuperare l'investimento.

In questo modo, verranno fatti porti che servano ai clienti, anche se poi la regione Liguria preferisce dedicarsi ai pensionati.

Ricordo il programma politico di un signore, che voleva diventare Presidente della Camera di Commercio di Genova, che tendeva a trasformare la città nella Nizza d'Italia, tutta panchine e ospedali per gli anziani.

Bene, se la Regione Liguria non vuole il porto verranno fuori altre soluzioni.

Livorno e La Spezia si sono sviluppate quando Genova praticamente non voleva il porto perché l'aveva lasciato in mano ai camalli.

Allora credo che bisogna trovare degli strumenti, politicamente validi, accettabili dall'elettorato, ma che mettano lo sviluppo dei porti in mano a fattori economici autonomi, in particolare attraverso l'autofinanziamento, non lasciandolo alla mercé dei sussidi.

I sussidi verranno sempre dati a pioggia, verranno sempre dati a tutti, e le autorità portuali, se sono ventiquattro, è più facile che diventino trentasei che sei.

Non ho dubbi su questo e lo vedo con riferimento agli aeroporti siciliani: ci sono in programma otto aeroporti per la Sicilia dove due aeroporti sono più che sufficienti.

La Sicilia è grande come molti altri Stati europei, che hanno un solo aeroporto, perciò due sono più che sufficienti: si parla di costruirne cinque o sei, ma poi dopo si lamenteranno che non ci sono servizi.

In realtà aeroporti sotto i quattro milioni di passeggeri non hanno servizi degni di tal nome, come possiamo constatare in quasi tutti gli aeroporti meridionali, che purtroppo sono in quella condizione.